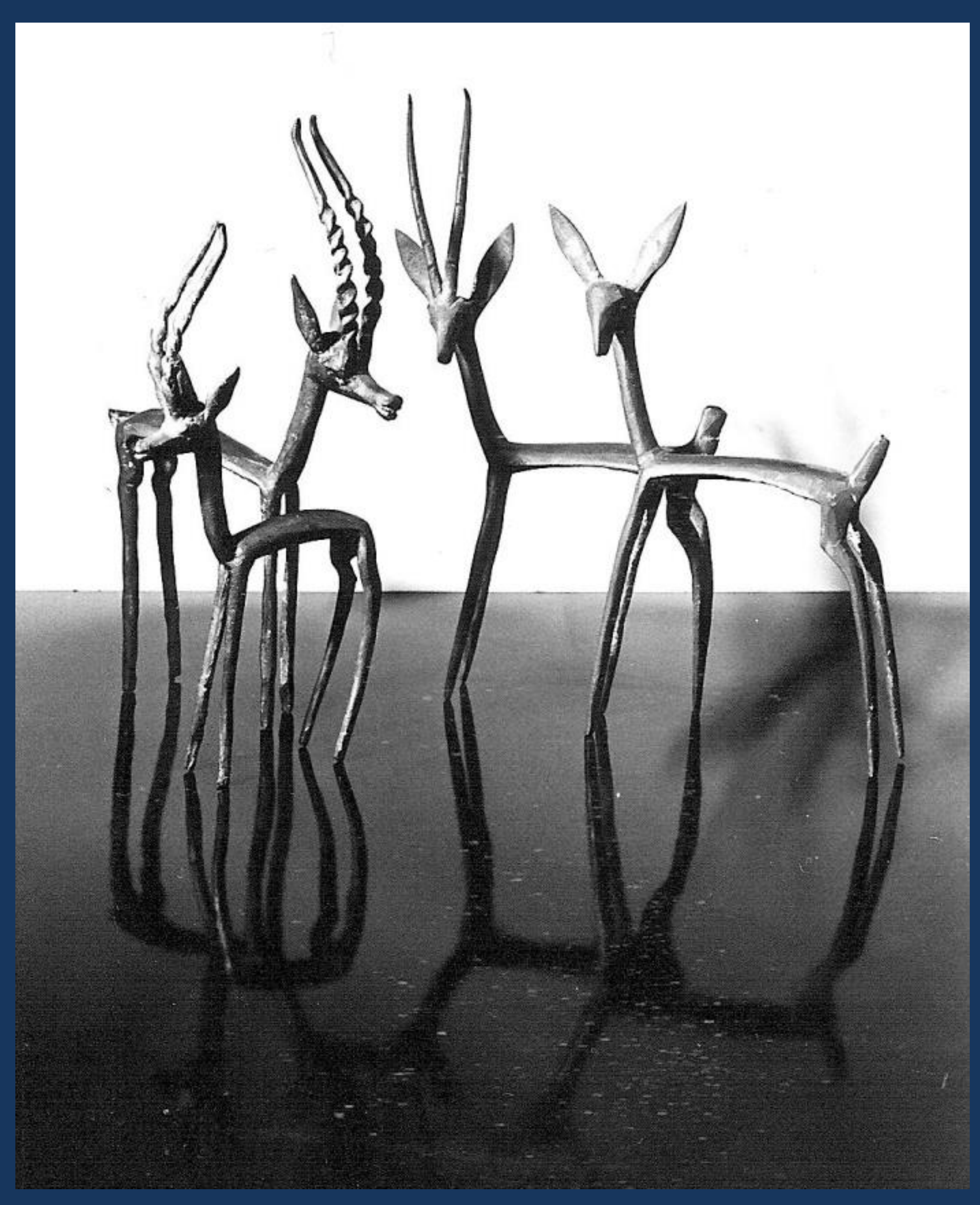


# Voyage en Congolie

## Le Haut Congo

2ème partie

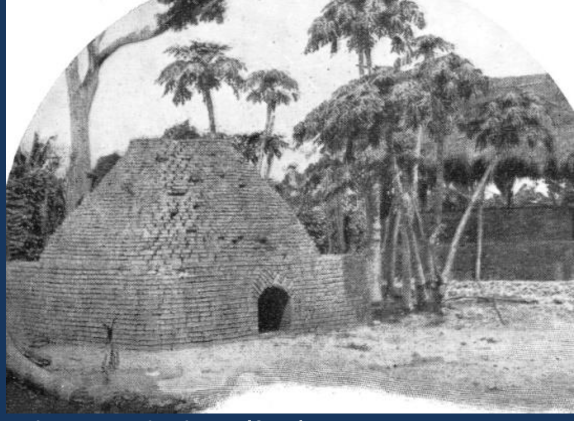


**Bangala. Élèves de l'école technique.**

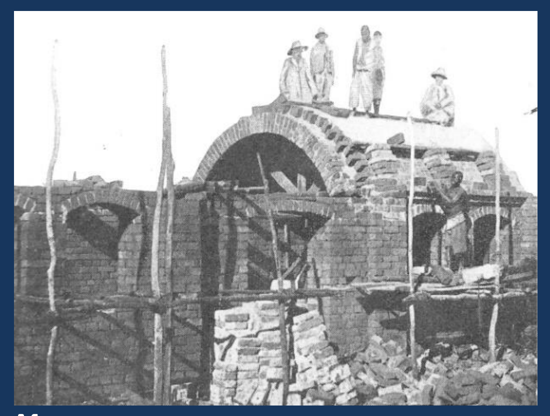
***Il faut ouvrir une parenthèse à ce sujet. Les termes école technique ne sont pas appropriés en ce qui regarde la formation de ces jeunes gens, on devrait utiliser plus justement l'expression « atelier de formation professionnelle »***
***Les jeunes les plus habiles des colonies scolaires sont formés à différents métiers utiles dans l'immédiat ; des maçons, des menuisiers, charpentiers, des charrons, des scieurs de long, mais aussi des briquetiers, des fabricants de chaux, etc. Une formation de ce genre à Nouvelle-Anvers explique le beau développement du chef-lieu du district des Bangala.***



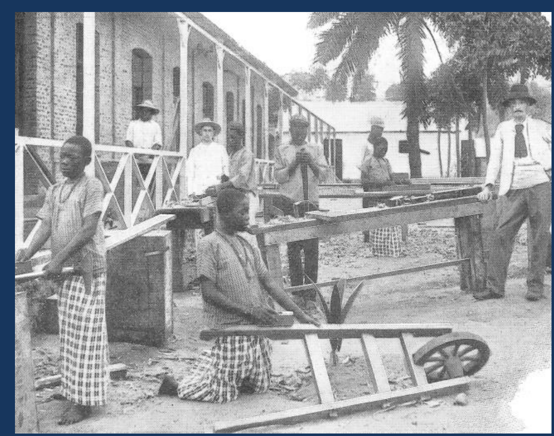
***Charpentiers***



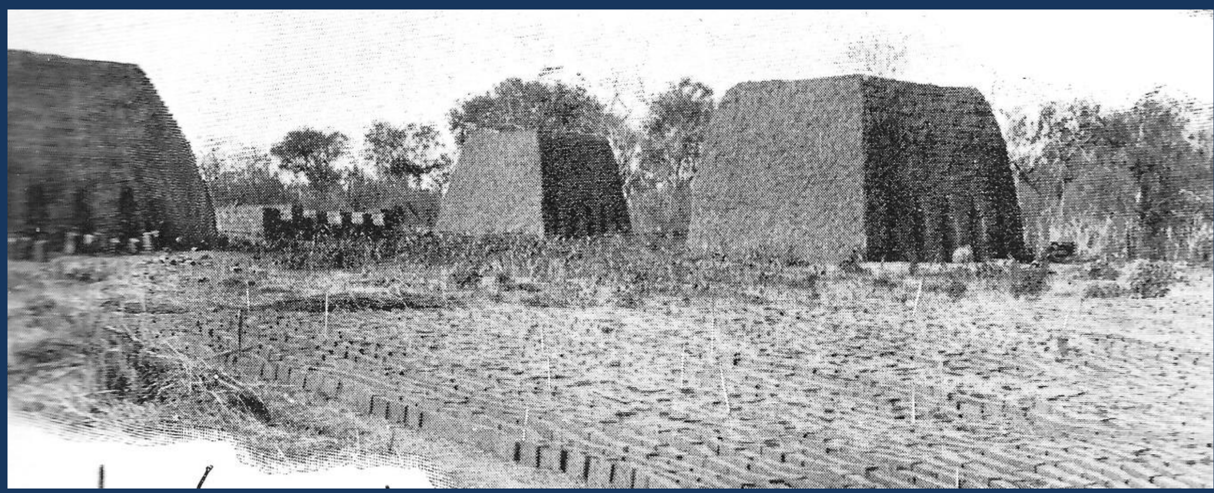
***Fabrication de chaux (four)***



*Maçons*



*Menuisiers et charrons*



***Briquetiers***

***Les soldats ouvriers de la Force publique recevaient aussi une formation similaire à laquelle avait été ajoutée celle de jardiniers pour la production locale de vivres dans les camps de formation.***

**En quittant Nouvelle-Anvers, le bateau longera la grande île Sumba sur plus de 50 Km pour arriver au poste de MOBEKA (4), à l'embouchure de la Mongala important affluent de la rive droite du fleuve. Mobeka est le plus important poste de la compagnie l'Anversoise qui exploite (caoutchouc et ivoire) toute la région comprenant le bassin de la Mongala.**

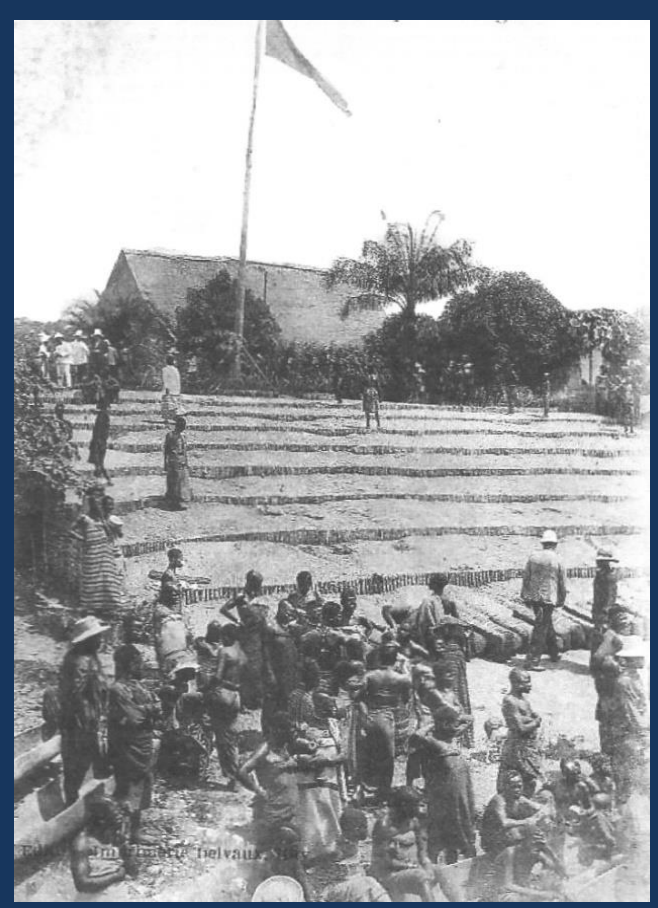


**Poste de Mobeka.**

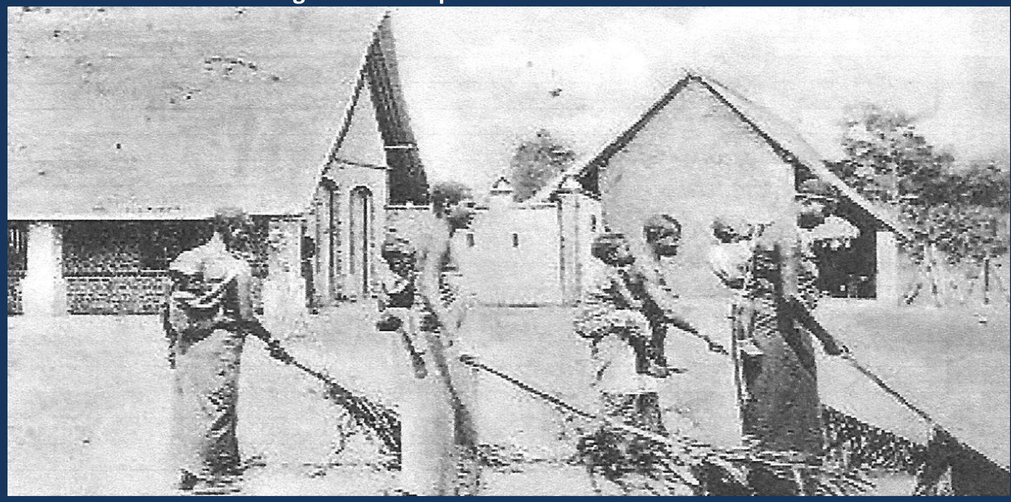

**Mobeka. Autochtones et responsable de la factorerie.**


**Mobeka. Plantation d’ananas. Sur le fleuve «le roi des Belges» descendant vers Coquilhatville.**

**La rivière est navigable jusqu’à Monveda sur la Dua. Elle constitue une seconde voie pour atteindre Banzyville le chef-lieu du district de l’Ubangi en suivant en pirogue la rivière Likame puis une piste en savane de quelques dizaines de Km.**
**En quittant Mobeka le bateau longe la très grande île de Ulaturaka puis celle un peu moins longue mais plus large d’Esumba pour arriver après 200 Km de navigation à trois postes contigus sur la rive droite, la mission catholique d’UMANGI (5), la mission protestante d’UPOTO (5) et au poste d’état de LISALA (4 et en face de Lisala, sur la rive gauche, au poste de LIE (2).**



**Umangi. Entrée du poste côté fleuve. Débarcadère.**



**Umangi. Entretien du poste.**



**Bateau du missionnaire Grenfell arrêté à la mission d'Upoto.**



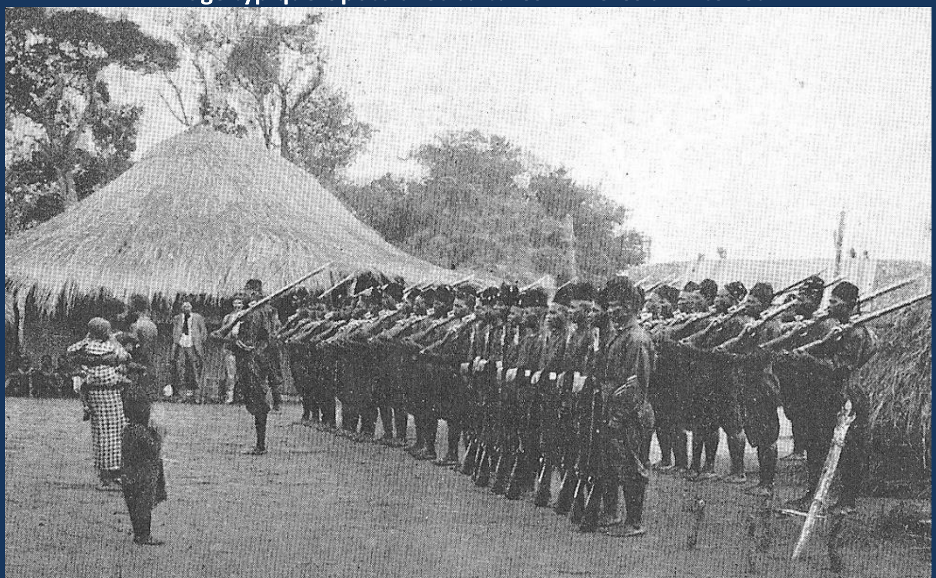
**Jeunes filles Upoto à une cérémonie d'initiation**



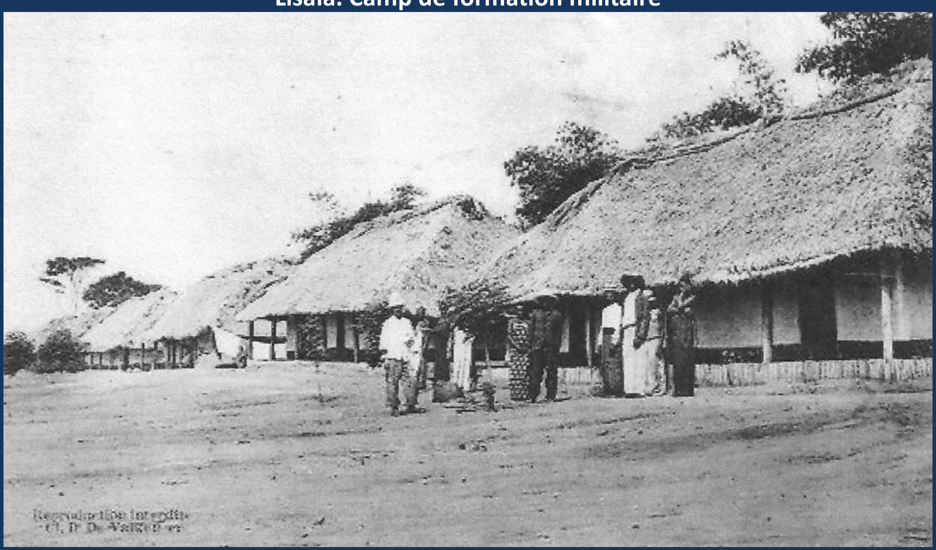
**Notables Upoto**



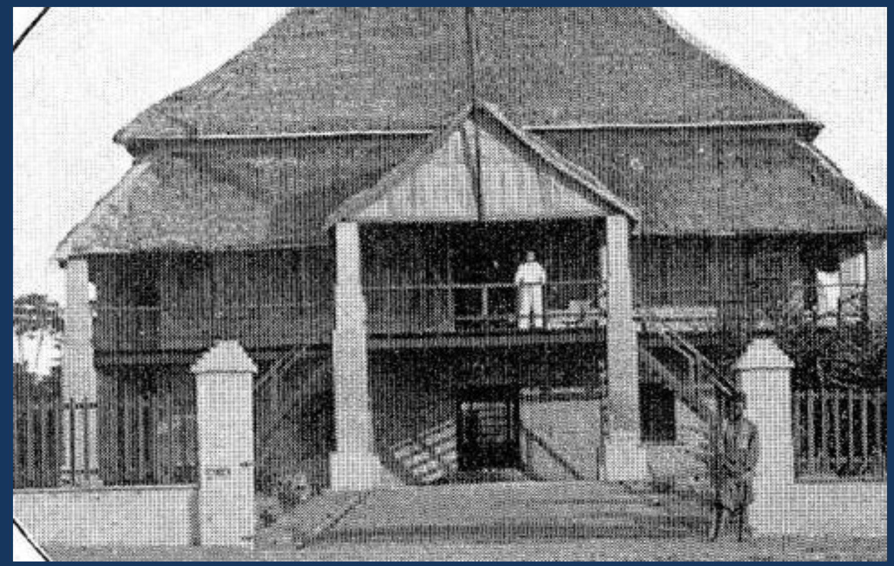
Village typique Upoto avec cultures vivrières à l’intérieur.



Lisala. Camp de formation militaire

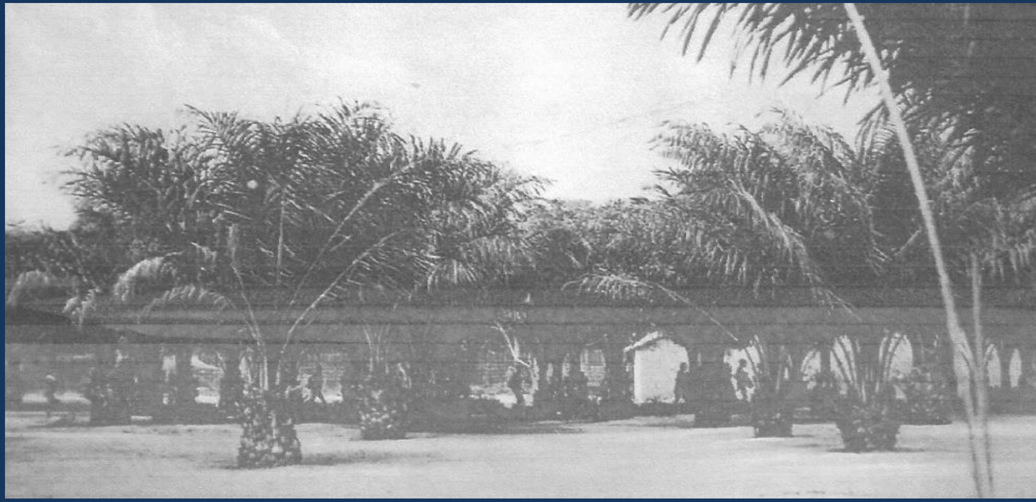


Lisala. Camp de formation militaire.



Lisala. Habitation de l'officier responsable du camp militaire.

**En quittant Lisala, le bateau se dirige vers la petite station de DOLO, où le fleuve Congo atteint sa plus haute latitude.**

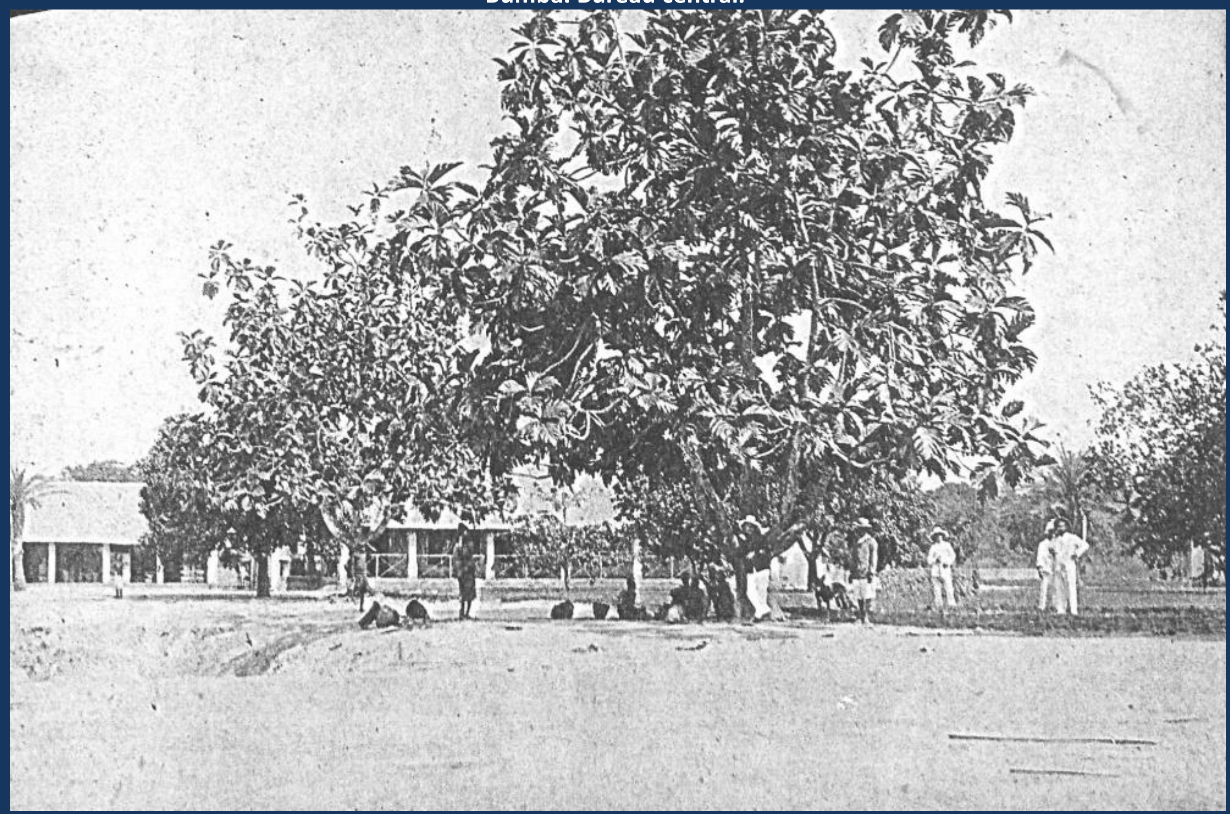


Palmeraie à Dolo.

**Elle se trouve à une trentaine de Km de BUMBA (4) dernière station importante du district et la plus proche du confluent de l'Itimbiri, rivière navigable qui détermine la frontière avec le district de l'Aruwimi.**



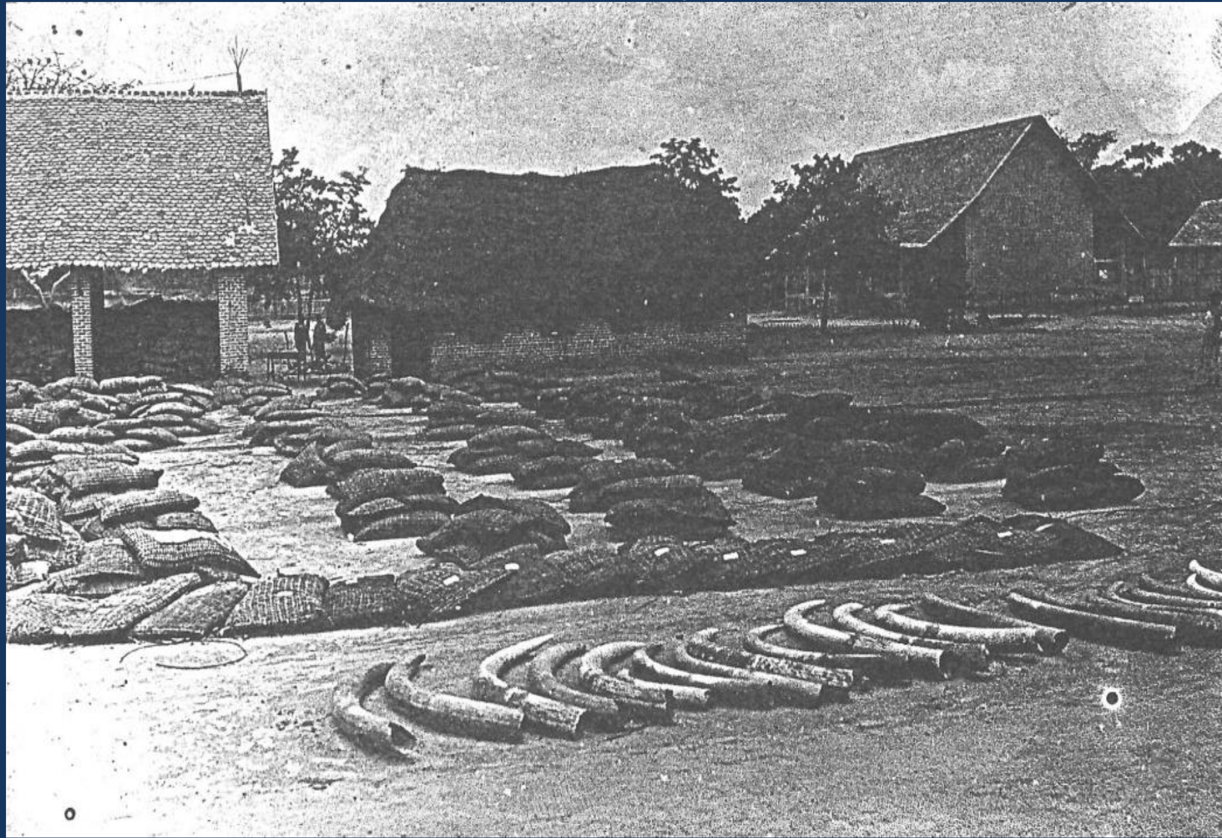
**Bumba. Bureau central.**



**Bumba. La station.**



**Station de Bumba. Poste de transit pour les marchandises**



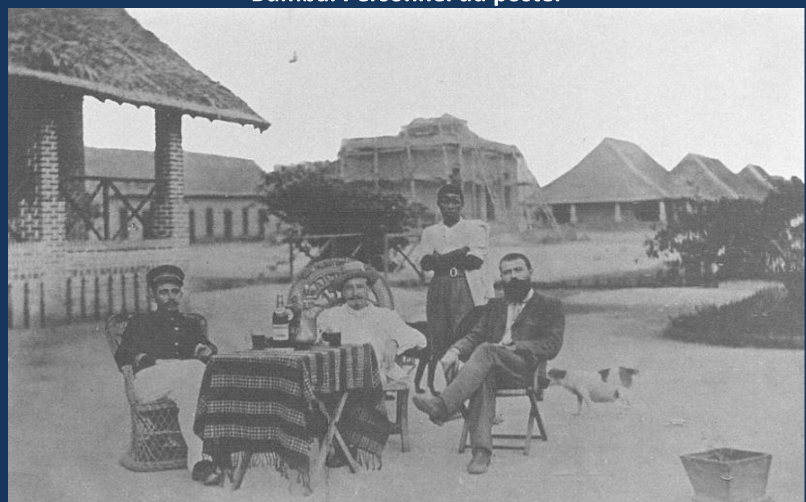
**Bumba. Marchandise en transit.**

**Bumba est un poste de transit pour les agents qui rejoignent le district des Uélé car l'Itimbiri arrose la station d'Aketi point terminus de la très longue route transversale Congo-Nil (près de 1000 Km) sur laquelle circulent des marchandises à bord de camions à vapeur et dont le but est de**

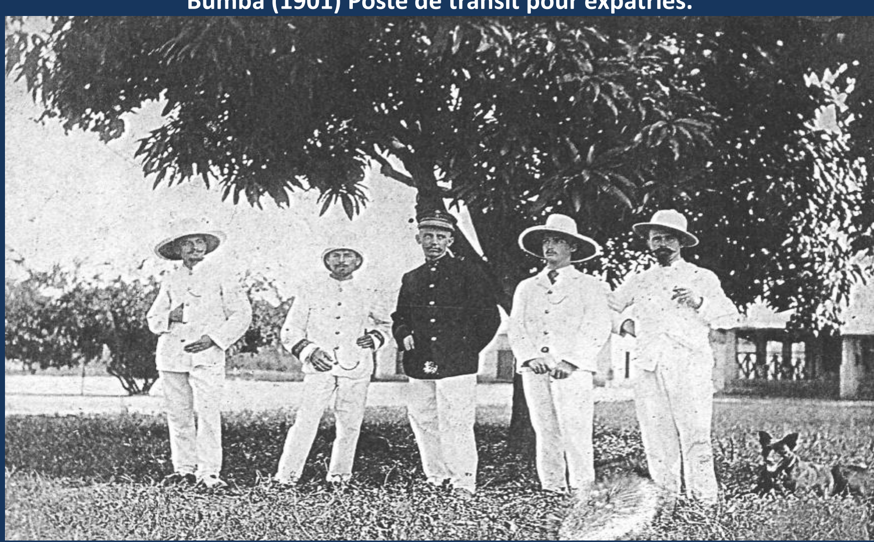
désenclaver le district. Bumba est donc également un poste de transit pour toutes les marchandises qui proviennent du grand district des Uélé.
On trouve également à Bumba une sous perception des postes  créée en juillet 1896.



Bumba. Personnel du poste.



Bumba (1901) Poste de transit pour expatriés.



Bumba. Personnel en transit.

À cette époque, le chef de poste de Bumba est le capitaine Henri Nevelsteen (Tirlemontois)-(veste noire, pantalon blanc sur les photos) qui a créé quelques années plus tôt, le poste de Mandungu sur l'Itimbiri. Peu de temps après, il rentrera malade en Europe, pour y mourir à l'âge de 37 ans.



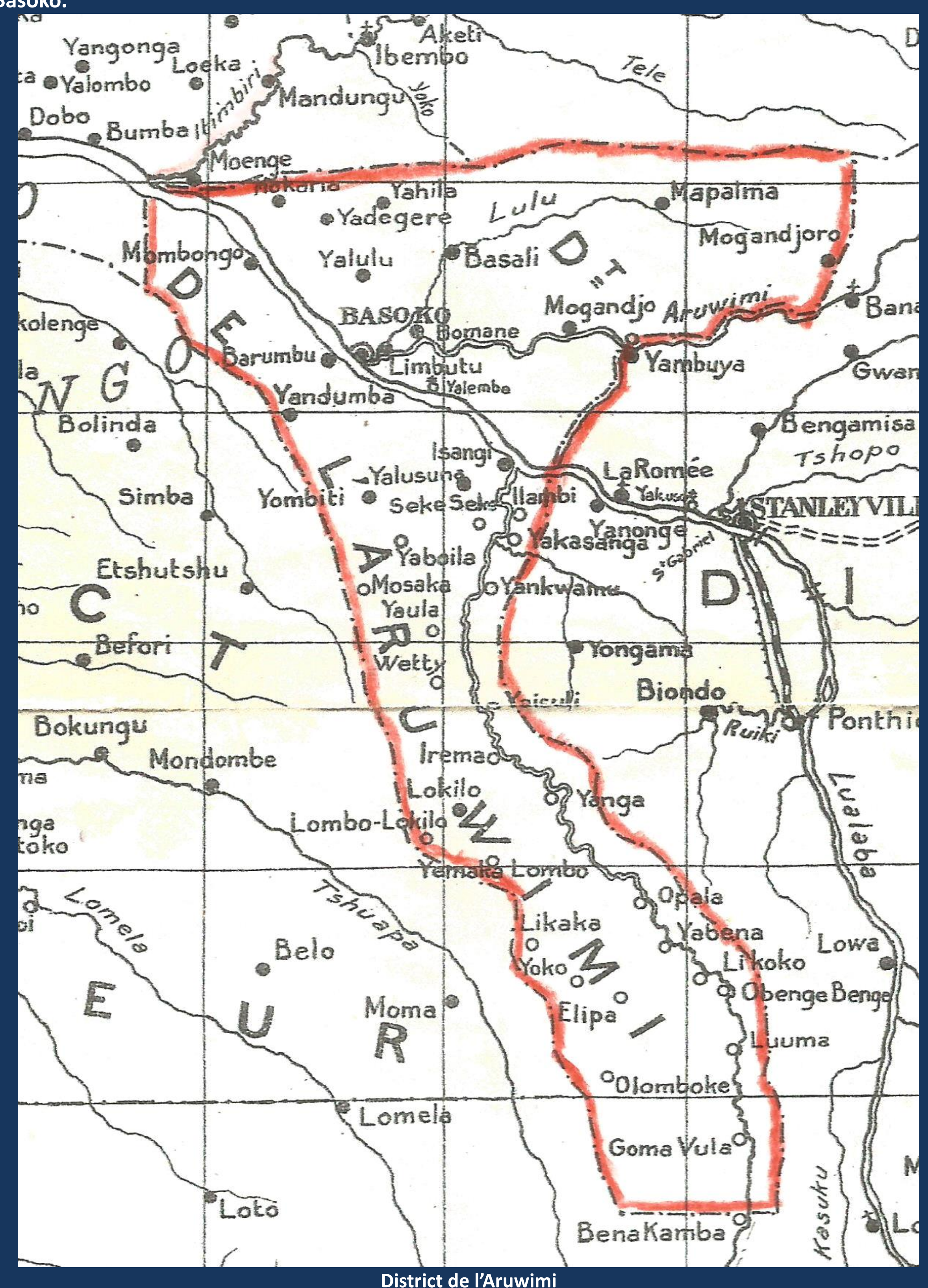
L'Itimbiri.

Important affluent de la rive droite du fleuve, l'Itimbiri dont tout le bassin versant est dans l'hémisphère Nord, subit donc l'influence d'une petite saison sèche et une réduction de l'étiage.



Poste de Mandungu sur l'Itimbiri.

En quittant le confluent de l'Itimbiri, nous entrons dans le district de l'Aruwimi dans lequel nous allons suivre le fleuve Congo sur près de 250 Km, dans la direction Sud-Est nettement modifiée. On passera d'abord devant le poste de Mombongo sur la rive gauche du fleuve avant d'arriver à Basoko.



District de l'Aruwimi

**Le district (34) situé de part et d'autre de l'équateur comporte, sur la rive droite du fleuve, la rivière Aruwimi essentiellement sur la partie navigable jusqu'aux rapides de Yambuya et sur sa rive gauche, la rivière Lomami jusqu'à Bena Kamba, également sur sa partie navigable.**



**Basoko, chef-lieu du district et place fortifiée.**

**Le chef-lieu de district, BASOKO (14) compte un tribunal territorial et un conseil de guerre, un bureau d'état-civil, un office notarial, une station médicale et un bureau des postes créé comme une sous-perception en 1896. Basoko est un des deux camps militaires stratégiques de l'EIC.**



**Habitation du chef de station à Basoko.**



**Basoko. Intérieur du poste**



Basoko. Faubourg hors des murs.



Basoko. Village Topoke.



Yankomi. Poste de l’état proche de Basoko.

La route de l’Aruwimi vers l’Est a été ouverte par Stanley à la recherche d’Emin Pacha, son camp de base était situé juste avant Yambuya.
En face de Basoko, sur la rive gauche du fleuve, on trouve la station agricole de Barumbu.


Entrée du poste de Barumbu, rive gauche.

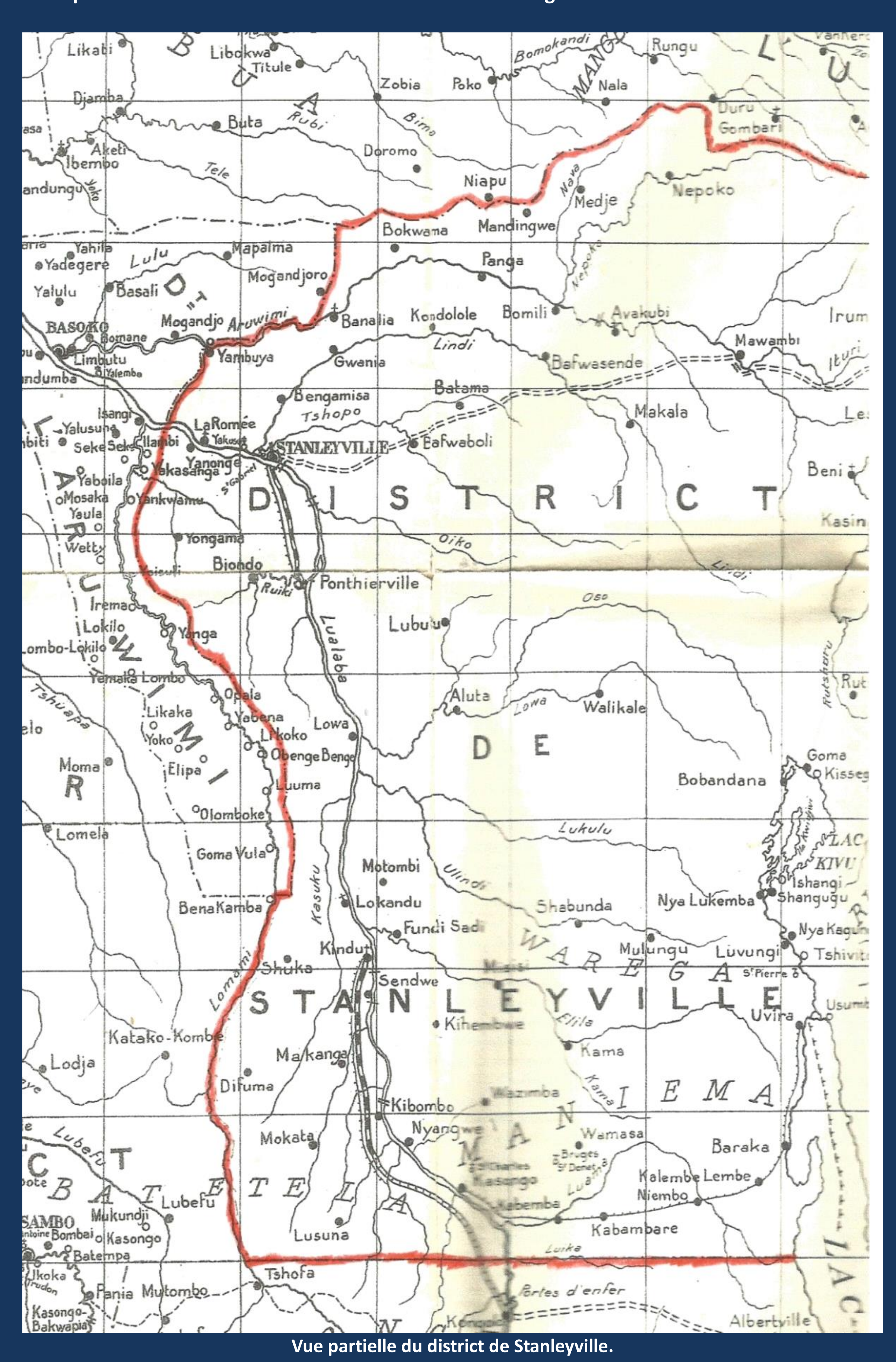

Barumbu-Mapende

Notre bateau passe ensuite devant la mission catholique de Yalembo située sur la rive droite du fleuve et ne rencontre plus de postes importants avant le confluent de la Lomami où se trouve la station d'ISANGI (5) siège principal de la Société d'Agriculture et de Plantation. À la berge d'Isangi on peut apercevoir les pirogues-habitats des pêcheurs locaux.


Isangi. Pirogues-habitations.

MALABI (5) qui se trouve à quelques kilomètres du confluent sur le Lomami est le siège principal de la Compagnie du Lomami.
Lorsqu'on quitte Isangi, on arrive rapidement à la limite de l'immense district de Stanleyville (160) qui était encore, il y a quelques années sous le joug des esclavagistes arabisés et qui fut la région,

dans laquelle des combats se sont succédés durant deux longues années.



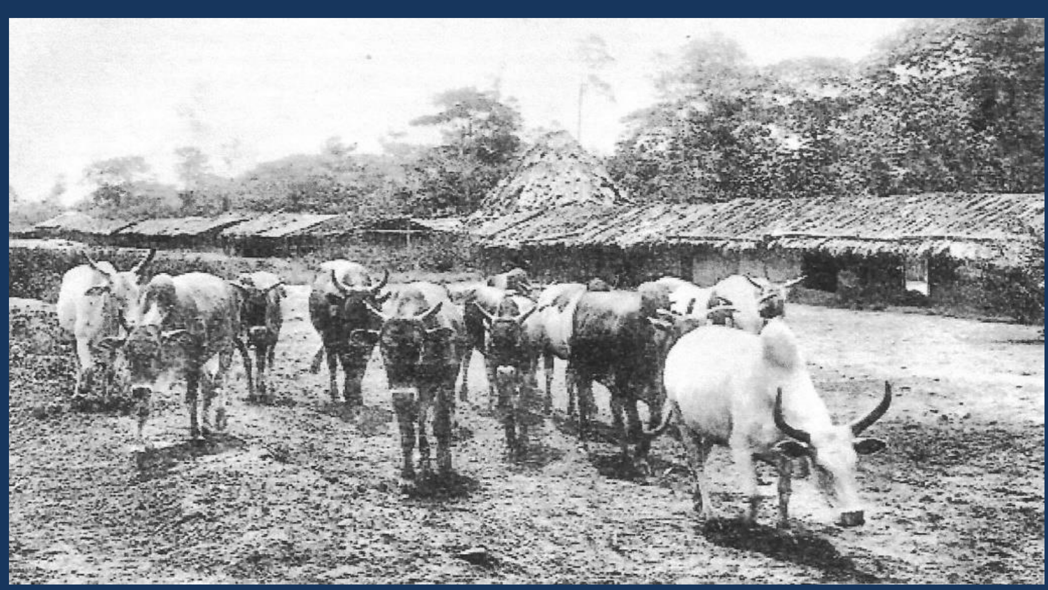

Vue partielle du district de Stanleyville.

Ce district a été divisé en six zones en raison de son étendue :

- Zone des Stanley-Falls, avec STANLEYVILLE (32) comme chef-lieu de zone, où on trouve un tribunal territorial, un conseil de guerre, un bureau d'état-civil, un service médical, un office notarial, une mission catholique et des factoreries, un bureau de poste (sous-perception ouvert en 1896 aux Stanley-Falls et transféré à Stanleyville en 1898).
- Zone du Tanganika, avec ALBERTVILLE (11) comme chef-lieu de zone, où se trouvent un tribunal territorial, un conseil de guerre, un bureau d'état-civil, un poste fiscal, un office notarial, une mission catholique et un bureau des postes (sous perception ouvert en 1896 et transféré à N'Toa la même année).
- Zone de Kabambare, avec KABAMBARE (19) comme chef-lieu de zone, où on peut trouver un conseil de guerre, une station médicale et un office notarial.
- Zone du Maniema, avec NYANGWE (10) comme chef-lieu de zone, où se trouvent un conseil de guerre, une station médicale, un office notarial et un bureau des postes (sous perception, ouvert en 1896).
- Zone de Ponthierville avec PONTHIERVILLE (8) comme chef-lieu de zone qui possède un conseil de guerre et un office notarial.
- Zone du Haut-Ituri avec AVAKUBI (10) comme chef-lieu de zone où on peut trouver un conseil de guerre et un office notarial.

Dans ce district, nous allons voyager en bateau jusque Stanleyville, par chemin de fer jusqu'à Ponthierville, puis de nouveau en bateau jusqu'à Kindu et enfin par chemin de fer jusqu'à son chantier actif en face de Nyangwe.
Le premier poste rencontré est celui de YANONGE sur la rive gauche du fleuve qui peut être considéré comme le poste type des ethnies de la région, c'est-à-dire les Topoke, les Mbole et les Lokele. Les deux premières sont composées essentiellement d'agriculteurs qui cultivent en priorité des bananiers, du manioc et quelques ignames. La dernière dont les activités sont toutes axées sur le fleuve, est composée essentiellement de pêcheurs et de commerçants.

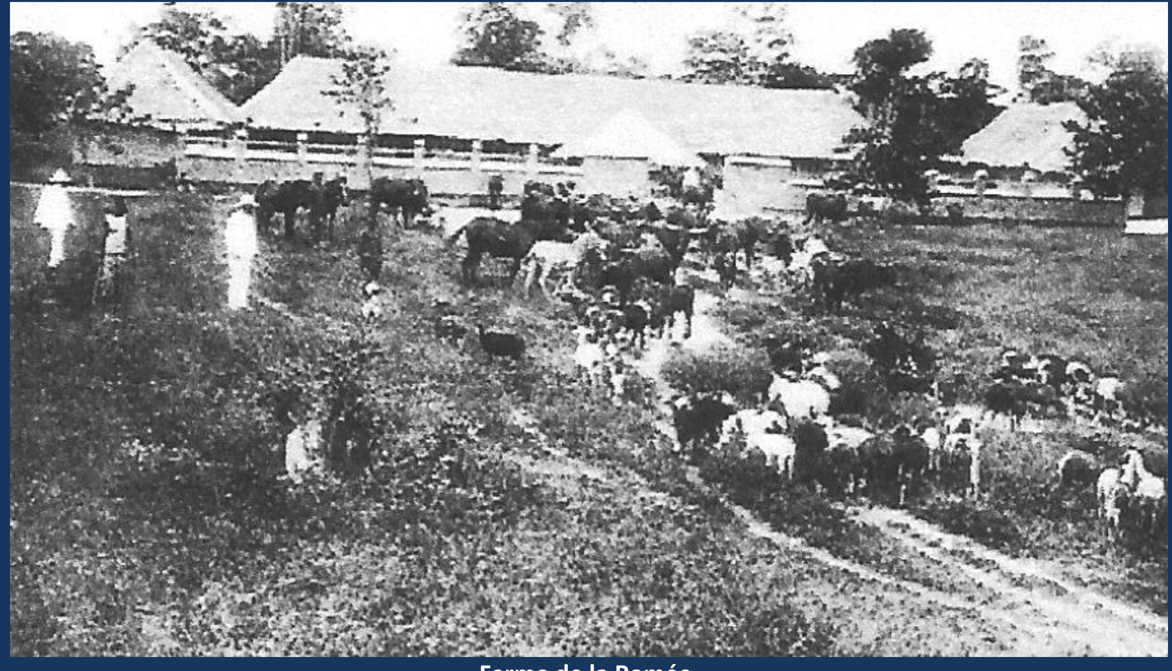
LA ROMÉE (4) qui se trouve sur la rive droite du fleuve est une importante entreprise agricole de La Belgika, dernier nom d'un comptoir colonial créé par Vandenvinne en 1894. On trouve essentiellement une ferme d'élevage à La Romée dans laquelle on a formé des bœufs de trait. Il n'est pas courant de trouver des bovins pratiquement à l'équateur et à une telle altitude.



Premier bétail de la ferme de La Romée.



Ferme de la Romée. Attelage de bœufs pour charruer.

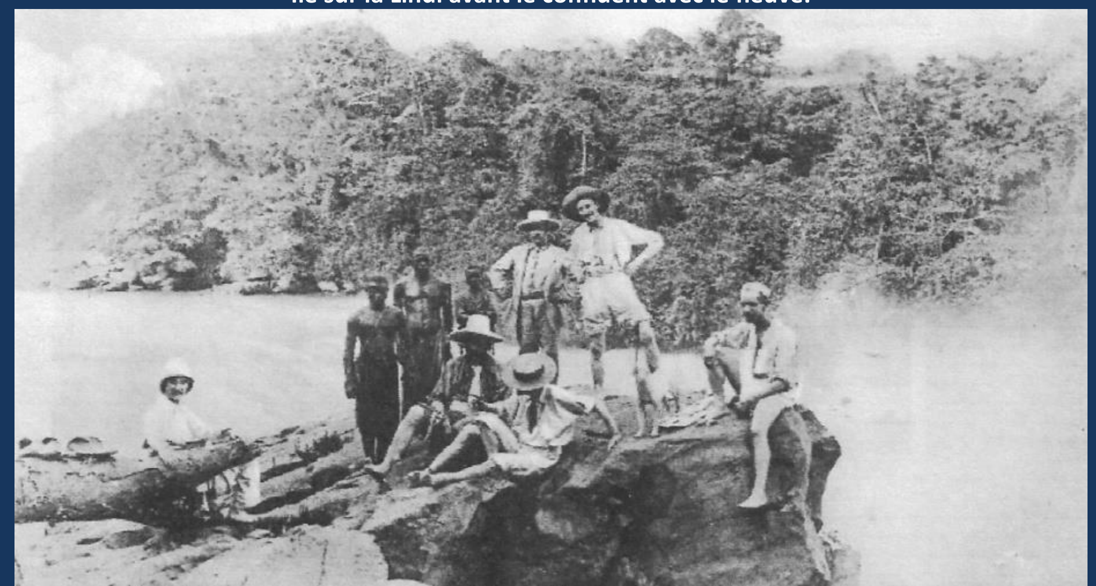


Ferme de la Romée.

Une mission catholique est également établie à La Romée.
Juste avant d'arriver à Stanleyville, on croise, sur la rive droite du fleuve la petite mission protestante de YAKUSE, qui est, dans l'hémisphère Nord du Congo, la mission protestante située le plus à l'Est. Elle est le port d'attache du bateau du missionnaire Grenfell. On passe ensuite, dans l'ordre, les confluents de deux affluents de la rive droite du fleuve, celui de la Lindi puis celui de la Tshopo.



Île sur la Lindi avant le confluent avec le fleuve.



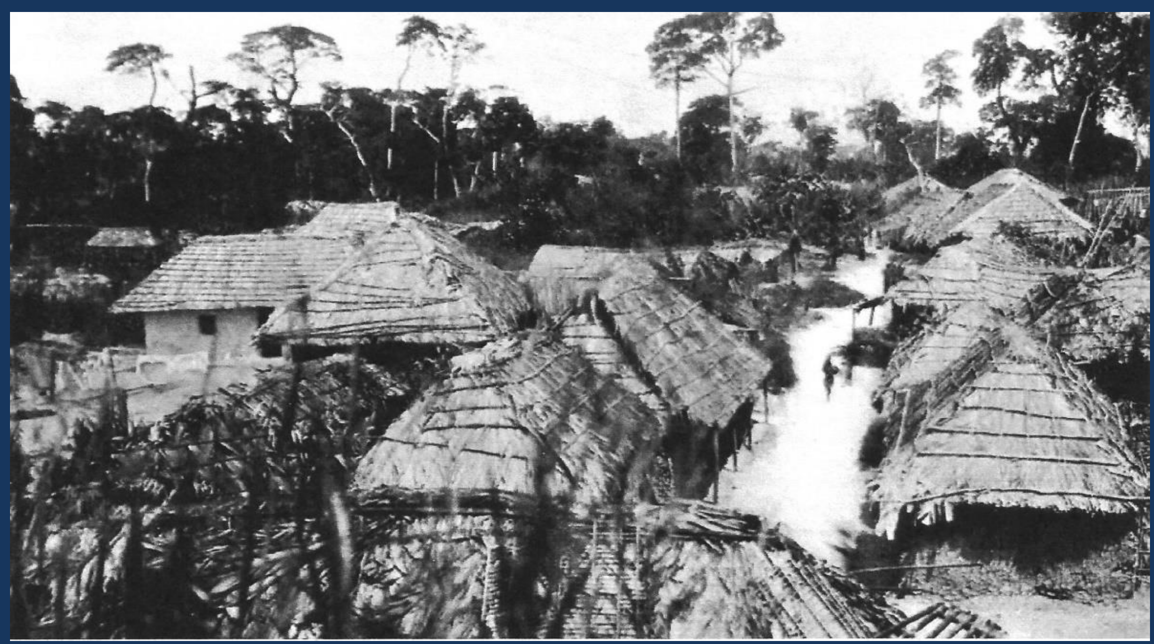
Les chutes de la Tshopo. Endroit de délassement des pionniers les jours de repos.

**On entre dans STANLEYVILLE par la mission catholique Saint Gabriel.**



Stanleyville. Mission Saint Gabriel. Habitation des Frères.

Comme Léopoldville, Stanleyville est l'endroit où la navigation cesse d'être possible et où le fleuve change de direction et coule pratiquement du Sud vers le Nord ; il s'appellera désormais Lualaba.
On y trouve bien sûr un port mais aussi depuis peu de temps une ligne de chemin de fer (la CFL) qui va suppléer à la partie non navigable du Lualaba. C'est cette ligne qu'on empruntera pour continuer notre voyage.
Il y a peu de temps que toute cette région a été libérée du joug des esclavagistes arabisés dont elle garde toujours les marques, mais il reste dans certains endroits des colons noirs musulmans paisibles, cultivateurs ou commerçants, dont les nouvelles autorités utilisent et protègent l'organisation.
À l'intérieur du district, au Nord, des stations, au nombre d'une vingtaine, ont été créées sur les rivières Aruwimi, Lindi et Tshopo de même qu'au Sud sur les principaux axes des caravanes d'esclaves vers les grands lacs. Le Maniema, centre du district est, par contre, très mal occupé.



Village type de la région des Stanley-Falls.

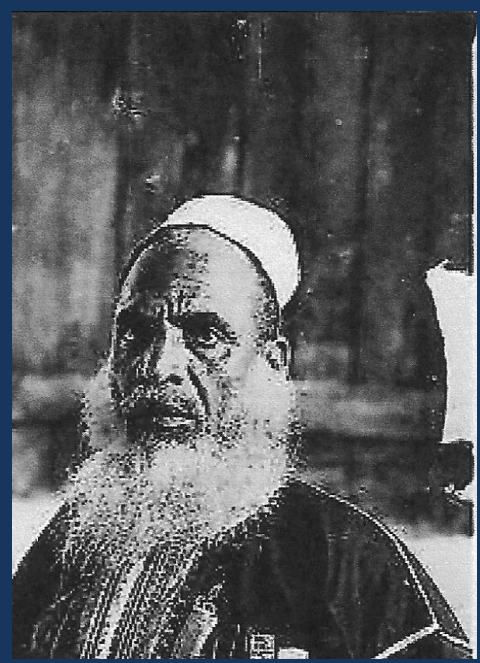


Extension villageoise en zone forestière.

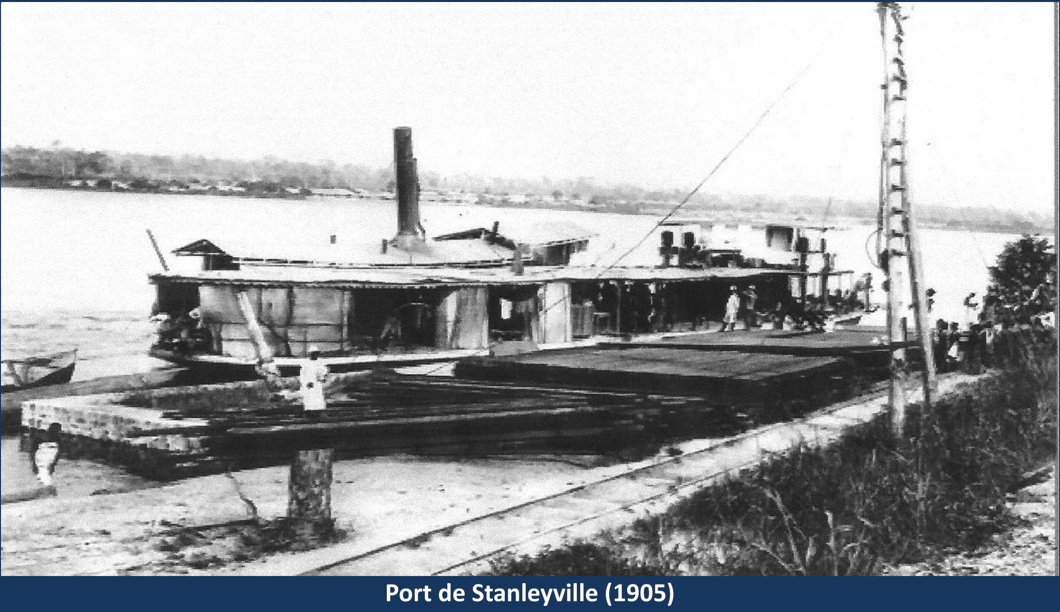

**Chefs coutumiers médaillés de la région des Stanley-Falls**

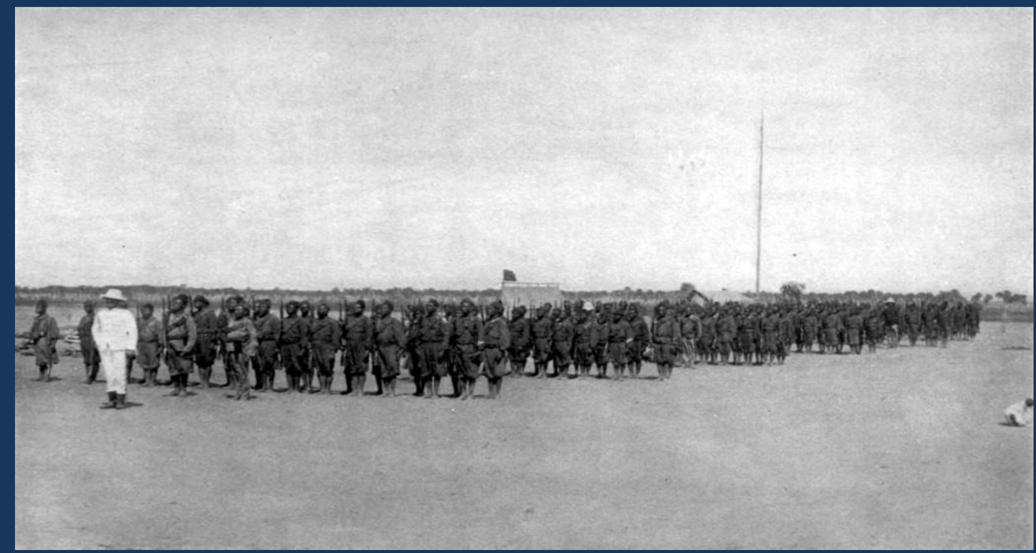

**Stanley-Falls. Pêcheries dans les rapides.**


**Stanley-Falls. Les Barumbu.**


**Arabisé noir, colon commerçant.**


**Village d'Arabisés près de Stanleyville.**

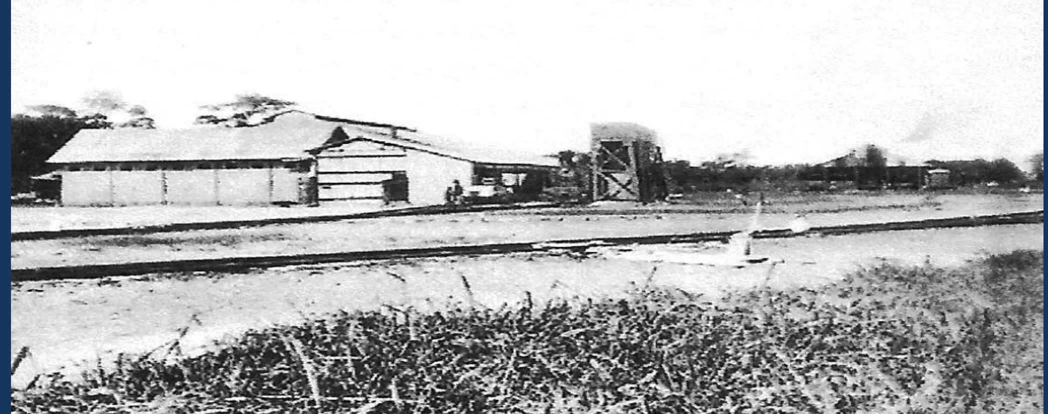

**Port de Stanleyville (1905)**


Stanleyville. Force publique. Troupe du commissaire Malfeyt.


Stanleyville. Maison du vice-gouverneur.


Le personnel expatrié de Stanleyville.


Les sœurs franciscaines sont déjà actives à Stanleyville.

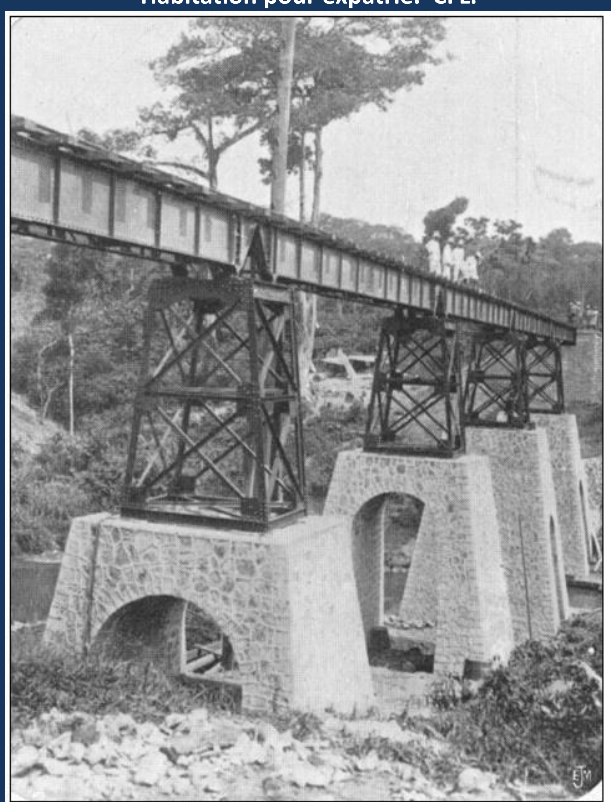

La gare de Stanleyville. Rive gauche.

Le premier tronçon du chemin de fer (CFL) a été construit des Stanley-Falls (ancien bastion du chef arabisé Rachid) à Ponthierville (anciennement Kirundu et ancien bastion du chef arabisé Kibonge). Mais la compagnie, comme celle du Bas-Congo, a également construit des infrastructures sociales, notamment un hôpital, des entrepôts, des maisons d'habitation pour le personnel et, sur la ligne elle-même des ouvrages d'art.

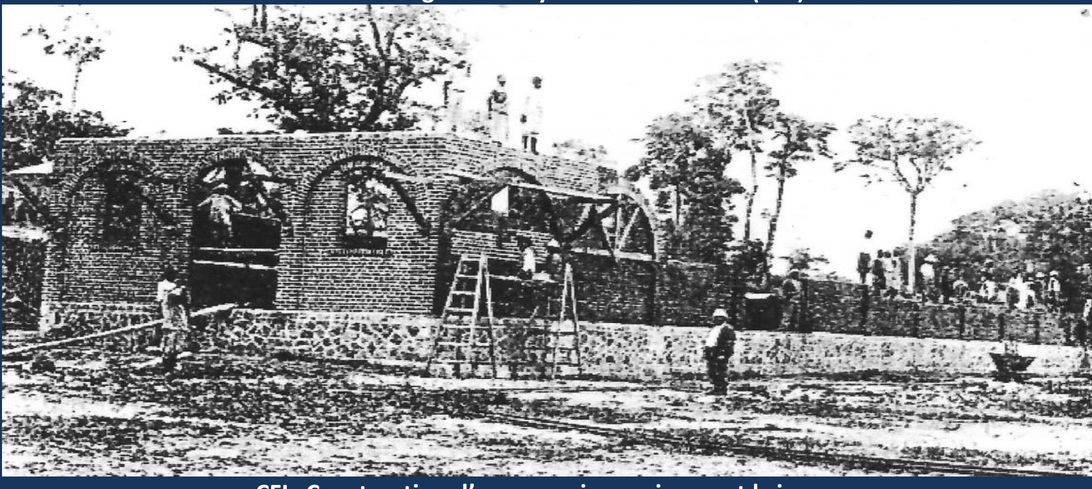

Hôpital du CFL



**Habitation pour expatrié.  CFL.**

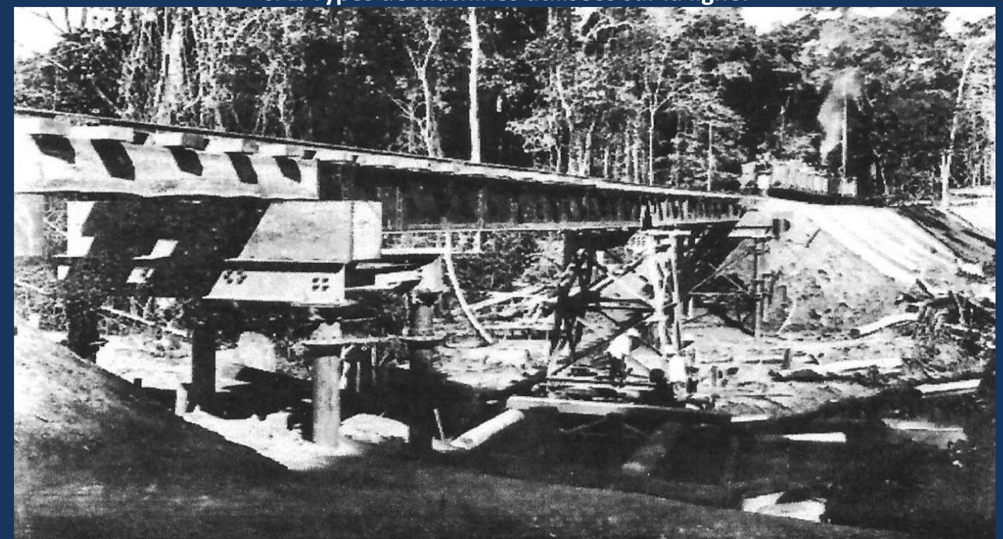


**Pont sur la ligne Stanleyville-Ponthierville (CFL).**



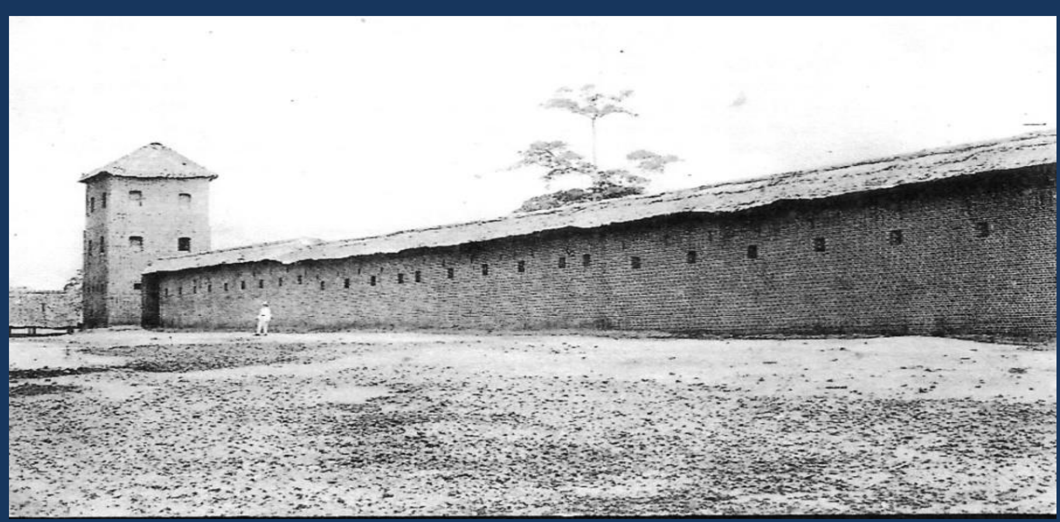
**CFL. Construction d’un magasin en pierres et briques.**


CFL. Types de machines utilisées sur la ligne.

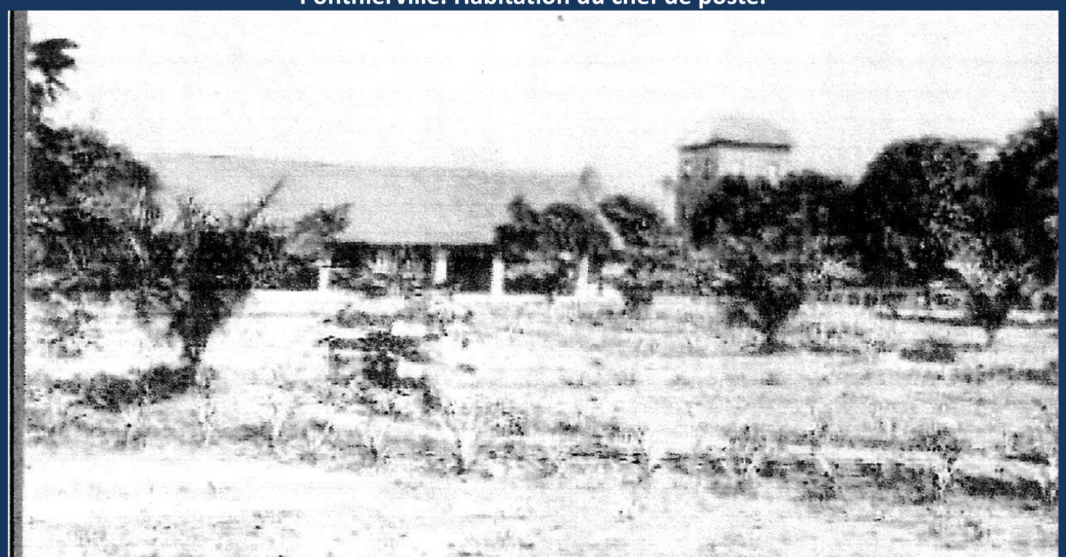

CFL. Construction d'un pont.

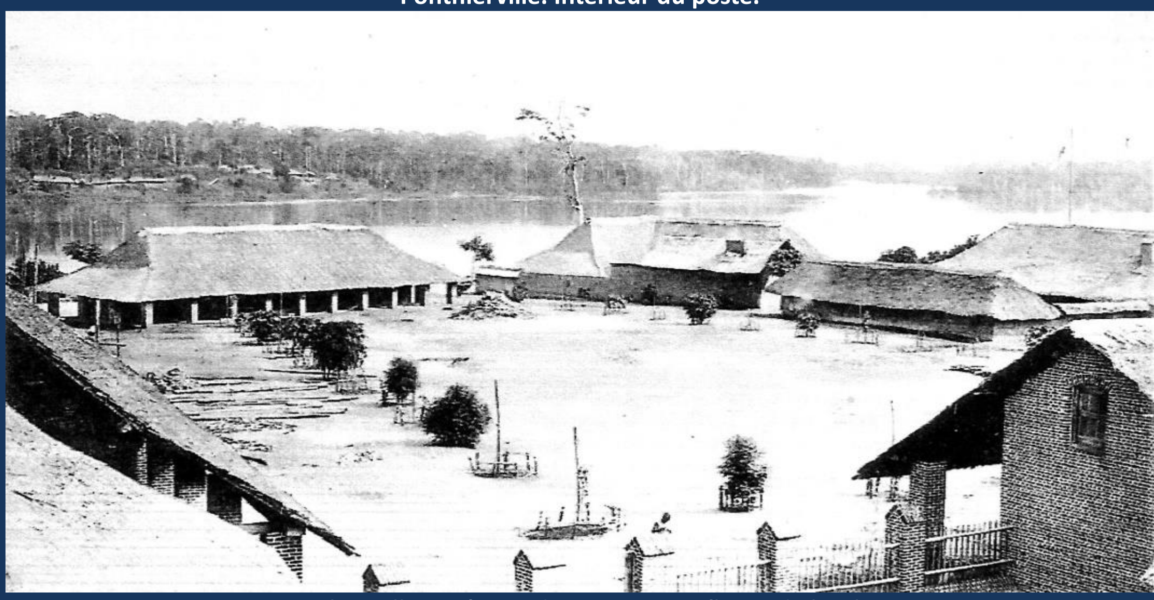
Le trajet entre Stanleyville et Ponthierville (127 km) dure un peu plus de 6 heures, durant lequel, vers le kilomètre 69, on repasse l'Équateur qu'on avait passé il y a quelque temps du côté de Coquilhatville. Le trajet s'effectue essentiellement en forêt primaire et la distraction principale consiste au passage d'une dizaine de ponts sur de petits affluents du Lualaba. À la ligne de chemin de fer est couplée une ligne télégraphique entre les deux cités.

PONTHIERVILLE (8) est construite comme une place forte, entourée de murs protégés par une tour imposante devant parer à tout retour offensif des esclavagistes.


Ponthierville. Mur d'enceinte et tour.


**Ponthierville. Habitation du chef de poste.**


**Ponthierville. Intérieur du poste.**


**Ponthierville. Intérieur du poste et confluent de la Lilo.**


Ponthierville. Personnel expatrié du poste.


Rive du Lualaba en face de Ponthierville.


Ponthierville. Un coin de la rive.

On ne s’attarde pas à Ponthierville car un petit bateau va appareiller vers le sud pour un long voyage, plus de 300 Km, sur les eaux paisibles du Lualaba en transportant du matériel pour une nouvelle ligne de chemin de fer en construction devant relier Kindu aux Portes d’Enfer.
Entre les rapides de Bomanga à Ponthierville et la prochaine station sur le Lualaba on naviguera constamment en zone forestière croisant successivement de petits affluents : la Lilu sur la rive droite (d), la Lila sur la rive gauche (g) puis la Lowa (d) à l’embouchure de laquelle se trouve le premier poste qui porte le même nom que la rivière, LOWA où on peut voir une plantation de Funtumia elastica car nous sommes toujours en zone de collecte du caoutchouc.



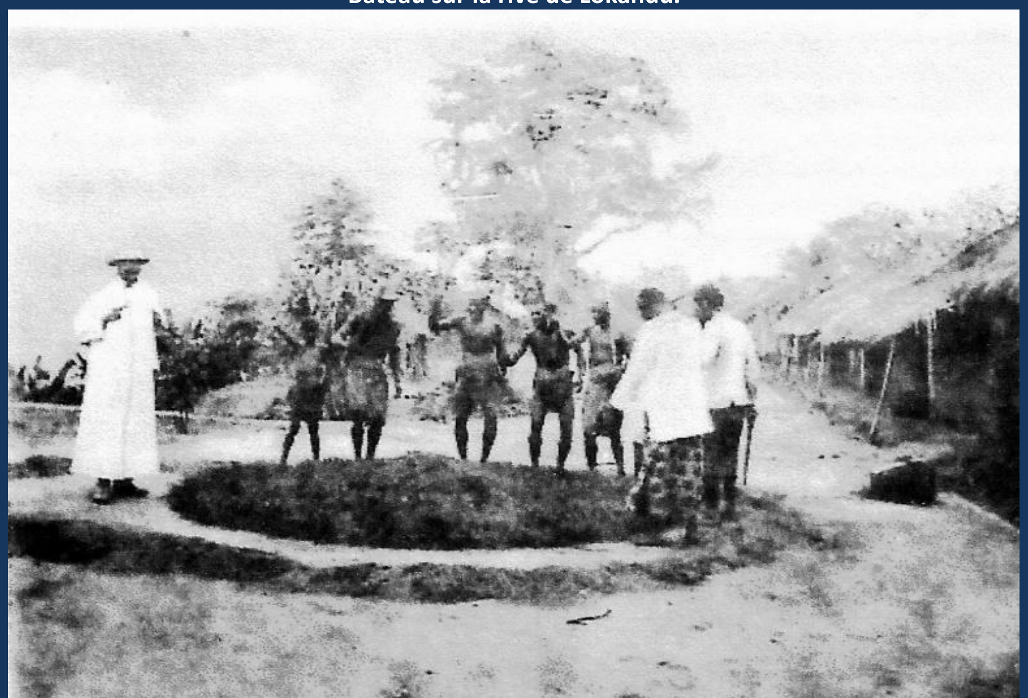
Poste de Lowa.



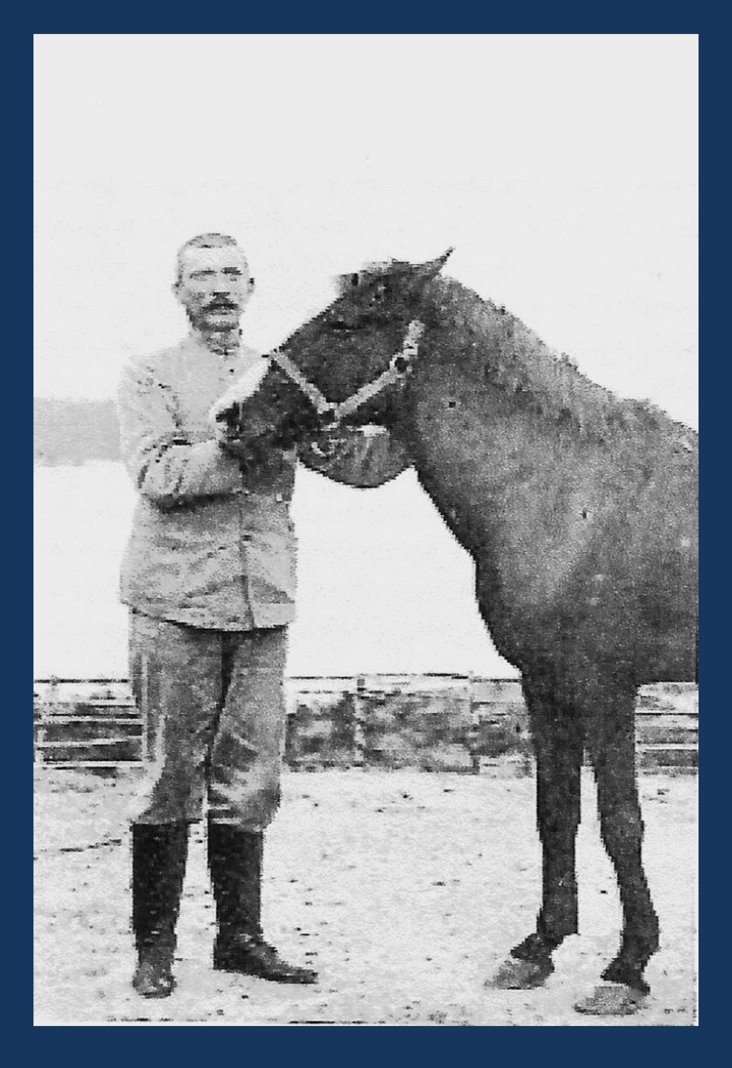
Lowa. Plantation de Funtumia elastica.

En continuant la navigation, toujours en zone forestière, on rencontre les confluents des rivières Ulindi (d) et Kasuku (g) avant d’arriver à la mission catholique de LOKANDU (4) établie sur l’emplacement de Riba-Riba l’ancienne station de triste mémoire des Arabisés, fief de Nseraba, et lieu de rassemblement des colonnes d’esclaves ; où furent martyrisés, assassinés puis mangés des autochtones, des membres de l’expédition Hodister et où un membre anglais de l’expédition Stanley (1888) aurait acheté une fillette et l’aurait livrée aux cannibales pour immortaliser l’orgie dans un dessin. C’est Chaltin en 1892 avec des troupes de la Force publique qui remontera le Lomami jusqu’à Bena Kamba et ira punir Riba-Riba.
On ne peut pas s’arrêter à Lokandu sans penser à ces tristes événements.


Bateau sur la rive de Lokandu.


Mission de Lokandu (Elila). Egrenage du riz.

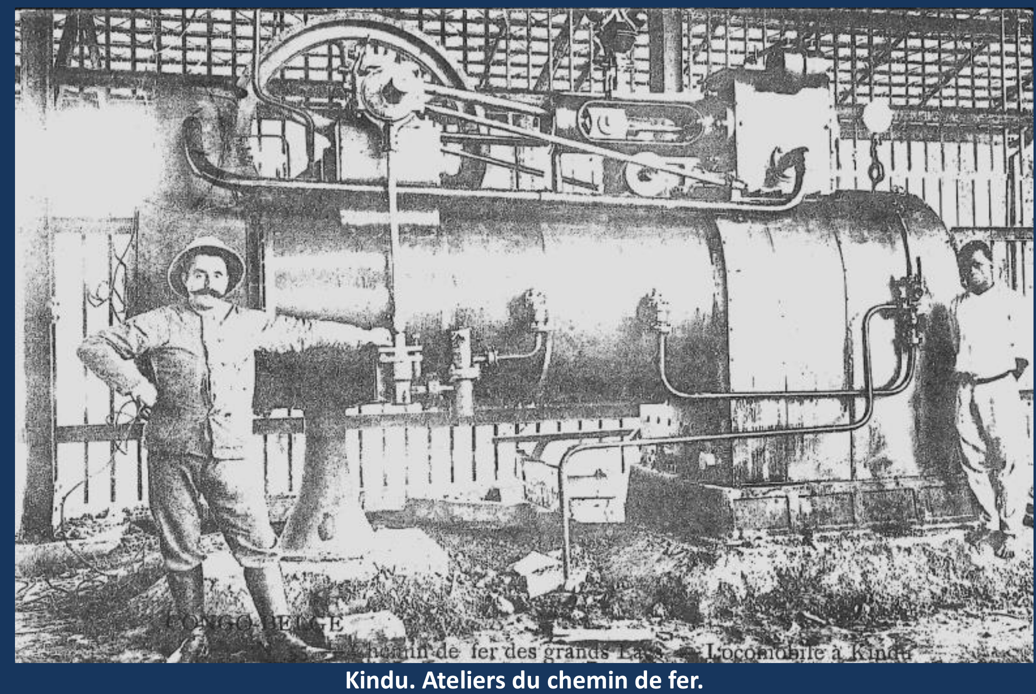

Village de Lokandu



**C’est à Lokandu qu’on rencontre l’ingénieur Adams, occupé à construire une nouvelle ligne de chemin de fer entre Kindu et Kongolo, car le Lualaba n’est pas navigable entre les Portes d’Enfer et les rapides de Fikerini. Il nous accorde la possibilité de poursuivre notre voyage sur la ligne en construction jusqu’à la hauteur de Nyangwe, avec un arrêt plus prolongé à KINDU, le début de la ligne où les bâtisses se succèdent et où se trouvent déjà les ateliers de la compagnie.**



**Constructions à Kindu.**



Kindu. Ateliers du chemin de fer.

**Kindu est le bout du monde et tout visiteur venant de Stanleyville (dernier bureau postal) est susceptible d'amener du courrier. Le Père Elslander de la mission catholique de Kindu le sait et ne se prive pas de rencontrer chaque visiteur, mais aussi le personnel de la ligne et des ateliers.**


Le Père Elslander rencontre des techniciens en draisine.

**La ligne est à peine arrivée à la moitié de son trajet final et tous les ponts sont encore provisoires,**

**même le premier après la station de Kindu long d'environ 150 mètres.**



**On quitte progressivement la grande forêt pour entrer dans la savane arborée et la voie rencontre et franchit plusieurs rivières non navigables comme la Lueki, la Lowe, la Ganza et la Kipange.**
**Nous arrivons à la fin des moyens de transport possibles ; le voyage devra se poursuivre par des étapes à pied avec une petite caravane et des tentes comme abris de nuit. Nous pouvons choisir entre trois itinéraires : continuer vers le Sud pour rejoindre le Katanga ; choisir la voie de l'Ouest et rejoindre le bassin du Kasai via Lusambo en traversant le territoire tetela ou rejoindre les grands lacs via Nyangwe, Kabemba, Kabambare et Niembo en suivant la route des derniers combats contre l'esclavagiste Rumaliza, puis descendre vers Albertville. C'est ce chemin que nous allons suivre, par étapes de 25 Km, après avoir passé un dernier pont provisoire et traversé le Lualaba en pirogue pour atteindre Kibombo. On profitera durant une étape de la rivière Luama qu'on remontera en pirogue jusqu'à Kabemba.**



Un dernier pont provisoire.

C'est un autre Congo qu'on visite. L'arrivée chaque jour dans un autre village, la gentillesse des habitants, leurs présents à notre arrivée, une poule, une chèvre, du manioc, des fruits, jamais notre petite caravane n'a été à court de vivres. On avance, de proche en proche en suivant la vallée de la rivière Luama jusqu'au plateau où se trouve sa source. Il fait plus frais, on est au-delà de 1000 mètres d'altitude et on arrive doucement au terme du voyage, Albertville sur le lac Tanganyika, N'Toa pour être plus précis, pas très éloignée des gorges de Milwenzi et de la rivière Lukuga, trop-plein du Lac. Nous sommes déjà dans le district du Katanga.



Albertville. Quelques maisons dont certaines en construction.

C'est de là qu'on rejoindra Udjiji de l'autre côté du lac, pour rentrer en Europe via Tabora et Zanzibar, le canal de Suez et la Méditerranée.

Les conclusions de ce voyage, nous les laisserons à Madame May French Sheldon, une américaine qui avait déjà une expérience africaine et qui fit, à la même époque, durant une année, un voyage similaire dans toutes les régions du Congo, y compris les districts du Kasai, du Kwango et du Lac Léopold II. Elle a fait ce voyage à la demande du journaliste libéral anglais W.T. Stead soutien inconditionnel du CRA de Morel et elle a rencontré le consul Casement avant d'arriver au Congo. Ceux-ci lui avaient suggéré de décrire les conditions du Congo après 20 ans d'administration belge.

Voici ce qu'elle a écrit à son retour: « *J'ai été le témoin de plus d'atrocités dans les rues de Londres que j'ai pu en observer au Congo et cette remarque s'applique aussi bien à la région du caoutchouc qu'au reste de l'état. J'ai voyagé à travers chaque partie de cette contrée et je suis convaincue que les accusations de mauvaise administration sont sans fondement.*
*Où que j'aie été, j'ai trouvé des autochtones traités avec bienveillance et considération tandis que les conditions dans les améliorations des habitants et du pays sont pratiquement incroyables ».*
Voilà le constat d'une personne neutre, ayant été observer, sur place, les résultats du travail de l'administration. Elle ajoute que les postes de l'état sont, en général, mieux tenus que ceux des compagnies.

L'intérêt de ce voyage en photos est qu'il couvre l'intégralité des lieux visités par le consul anglais Casement qui n'a pas été au-delà du district de l'Équateur, et dépasse même l'intégralité de ceux du voyage de la Commission d'enquête envoyée par le roi qui couvre l'entièreté des lieux visités par le consul mais qui n'a pas été au-delà de Stanleyville. Ce qui représente respectivement pour l'une et l'autre une visite de moins de 6% de la totalité des postes du pays (Casement) et un peu moins de 8% (commission royale). Le reportage photos quant à lui passe en revue un peu plus de 10 % des postes de l'État Indépendant du Congo, trop peu pour avoir l'outrecuidance de faire des remarques concernant l'entièreté du pays.
Parce qu'elle a, en outre, visité les districts du Lac Léopold II, du Kwango et l'immense district du Kasai, May French Sheldon semble plus crédible lorsqu'elle généralise ses affirmations à l'ensemble de l'état dans lequel 503 postes ont été créés.
Il serait illusoire d'affirmer que ce sont les quelque 12.000 expatriés européens qui seuls ont construit l'EIC ; il est même illusoire de joindre, à l'affirmation, les quelque 30.000 expatriés africains qui les ont aidé (clercs, ouvriers, soldats). En réalité, les populations locales elles-mêmes ont une large part dans cette construction difficile, notamment en s'initiant volontairement à des métiers qu'elles ne connaissaient pas

Une petite anecdote quand même qui situe bien le dénuement des pionniers : tout au début, les missionnaires protestants du Haut Congo devaient emporter avec eux les planches de leur éventuel cercueil, car on ne connaissait pas la planche dans le Haut Congo.

À la même époque, au moment où des hommes, noirs et blancs, luttaient contre les pentes du mont Palabala, pour que d'autres hommes ne soient plus astreints au portage, un poète de mon pays, Émile Verhaeren, écrivait ce beau texte en parlant des pionniers :

*Hommes d'audace lente et d'ardeur volontaire*

*…Ô ces gestes hardis, dans l'ombre ou la clarté,*
*Ces bras toujours ardents et ces mains jamais lasses,*
*Ces bras, ces mains unis à travers les espaces*
*Pour imprimer quand même à l'univers dompté*
*La marque de l'étreinte et de la force humaines*
*Et recréer les monts et les mers et les plaines*
*D'après une autre volonté.*

Et il ajoutait, s'adressant à eux ;

*C’est l’homme et sa complexité qu’il faut connaître*
*Et quel dédale est la maison de son esprit…*

*Ceux qui t’écouteront seront lents à comprendre,*
*Mais ta voix sera juste et tes conseils hardis.*
*Et ton exemple aura grand soin de leur apprendre*
*Que ton geste s’accorde avec ce que tu dis…*

*Et t’acharnant ainsi pour qu’un jour se confondent*
*En de mêmes pensers vingt peuples différents*
*Tu travailles, le cerveau clair, selon ton rang*
*À l’unité du monde.*